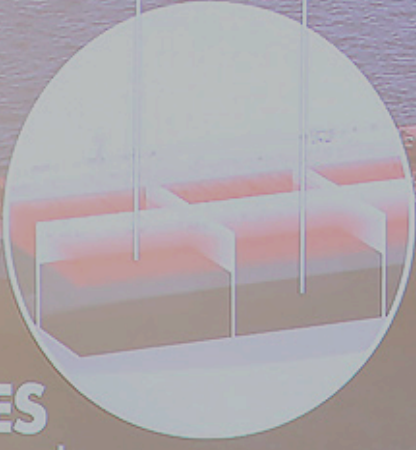


TANKS ATMOSPHERE  
EXPECTED UNSAFE



ISSUES

large scale environmental and humanitarian disaster



Company

يوليو 16، 2022

مقابلة مع ديفيد غريسلي بشأن خزان صافر العائم  
كل يوم يمر هو يوم آخر نخاطر  
فيه بهلاك هذه السفينة

ميساء شجاع الدين



### مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية

هو مركز أبحاث مستقل يسعى إلى إحداث فارق عبر الإنتاج المعرفي، مع تركيز خاص على اليمن والإقليم المجاور. تغطي إصدارات وبرامج المركز، المتوفرة باللغتين العربية والإنجليزية، التطورات السياسية والاجتماعية والاقتصادية والأمنية، بهدف التأثير على السياسات المحلية والإقليمية والدولية.

صورة الغلاق:

ديفيد غريسلي، المنسق المقيم ومنسق الأمم المتحدة للشؤون الإنسانية في اليمن، وهو يطلع المشاركين في منتدى اليمن الدولي بالعاصمة السويدية ستوكهولم على الجهود المبذولة لتنفيذ الخطة الموضوعية بقيمة 144 مليون دولار لنقل أكثر من مليون برميل من النفط من خزان "صافر" العائم الراسي قبالة ساحل البحر الأحمر، 19 يونيو/ حزيران 2022 // صورة لمركز صنعاء

انضم ديفيد غريسيلى، المنسق المقيم ومنسق الشؤون الإنسانية للأمم المتحدة في اليمن، إلى برنامج "اليمن في الإعلام الدولي" التابع لمركز صنعاء في 13 يونيو/ حزيران، حيث طرح الصحفيون والباحثون أسئلة بشأن خطة الأمم المتحدة البالغة تكلفتها 144 مليون دولار أمريكي (من مرحلتين) والتي تتوخى درء كارثة بيئية محذقة في البحر الأحمر. في مقابلة أدارها رئيس تحرير الوحدة الاقتصادية بمركز صنعاء سبنسر أوسبيرغ، تحدث غريسيلى عن المرحلة الأولى من الخطة، التي تنطوي على نقل أكثر من مليون برميل من النفط من خزان صافر العائم إلى سفينة جديدة مؤقتة لتجنب احتمال أي تسرب من خزان النفط العائم المتهالك.

أشار غريسيلى إلى تراجع العقوبات السياسية في الوقت الراهن بحيث يمكن البدء بالعملية التي ستستمر أربعة أشهر وتشمّل كذلك تنظيف وتخريد خزان صافر النفطي العائم لأجل بيعه -بمجرد الحصول على الـ80 مليون دولار أمريكي اللازمة لتغطية تكاليف المرحلة الأولى. كانت الأمم المتحدة قد حصلت على تعهدات بحوالي 60 مليون دولار بحلول الوقت الذي ناقش فيه غريسيلى المشروع، بحكم تواصله مع البلدان المانحة، وتفاوضه مع المانحين من القطاع الخاص وحتى توجه إلى حشد التمويل الجماعي لجمع ما تبقى من الأموال. وذكر بأنه سيجري التعامل مع القضايا الشائكة المتعلقة ببيع النفط، والتي وقفت حجر عثرة أمام الجهود السابقة لحل الأزمة، بعد إيجاد سفينة بديلة.

### ملاحظة المحرر: حُررت هذه المقابلة لاختصار المضامين ومراعاة الوضوح

**سبنسر أوسبيرغ:** الموضوع الرئيسي للقاء اليوم هو خزان النفط العائم "صافر" الراسي قبالة سواحل الحديدة والجهود الأخيرة المبذولة للحيلولة من احتمال حدوث تسرب نفطي كارثي من هذا الخزان النفطي... سيد غريسيلى، شكراً لموافقك على الوجود معنا في هذه المقابلة. الكلمة لك.

**ديفيد غريسيلى:** حسناً، سبنسر، شكراً جزيلاً لك. إنه الأمر رائع حقاً أن أكون معكم. وأود أن أشكر أنت ومركز صنعاء على إتاحة الفرصة للتواصل مع جميع وسائل الإعلام. أود أن أبدأ بتقديم عرض موجز للخطة الشاملة التي وضعناها ثم سأنتقل إلى الاحتياجات من الموارد، وهي الجزئية الحاسمة التي نتعامل معها في الوقت الراهن. لدينا خطة تشغيلية حصلت على التزام مؤكد من السلطات في صنعاء، وبنفس الدرجة من الأهمية من الحكومة اليمنية. في الواقع، أنهينا مشاورات بهذا الشأن في كل من صنعاء وعدن، لإعادة التأكيد على ذلك. بالتالي تحظى هذه الخطة بتأييد جيد من قبل جميع الأطراف من حيث النهج العام الذي تتبعه، وتلك كانت خطوة مهمة للبدء بهذه العملية. لقد قطعنا شوطاً مهماً في شراء المعدات اللازمة لعملية الإنقاذ وشراء السفينة التي سيُنقل إليها النفط. إذن نحن على استعداد للبدء. كل ما نحتاج إليه هو حوالي 144 مليون دولار أمريكي لتنفيذ العملية برمتها على مرحلتين: المرحلة الأولى تتمثل في عملية طارئة أولية تهدف لسحب النفط من خزان صافر العائم إلى ناقلة أخرى آمنة، تتبعها المرحلة الثانية وهي أطول من الناحية الزمنية لاستبدال الخزان الحالي، أي خزان النفط العائم "صافر". وبصريح العبارة، لم تعد العقبة الأساسية التي نواجهها سياسية، أو أمنية، أو تشغيلية، أو ذات علاقة باقتناء المعدات، بل ذات علاقة بالموارد.

هذا هو السبب الذي يدفعني لتسليط الضوء على هذا الجانب اليوم. فقد وجهنا نداءً في هولندا في شهر مايو/ أيار الماضي، وتمكنا من جمع حوالي 33 مليون دولار من أصل 80 مليون دولار أمريكي لازمة للبدء في تنفيذ المرحلة الطارئة من هذه العملية. نحن بحاجة إلى مبلغ إضافي قدره 64 مليون دولار تقريباً لاستكمال المرحلة الثانية. حصلنا على 33 مليون دولار بالإضافة إلى ما يقرب من 6-5 ملايين دولار كانت موجودة أساساً بين أيدينا. لذا يمكننا القول إن ما يوجد لدينا في الوقت الراهن يبلغ حدود 40 مليون دولار تقريباً. مؤخرًا، تعهدت كل من الولايات المتحدة والسعودية بتقديم مبلغ إضافي قدره 10 ملايين دولار لكل منهما، وهو ما أوصلنا إلى عتبة 60 مليون دولار تقريباً من أصل 80 مليون دولار اللازمة للبدء بالمرحلة الأولى. كما بدأنا نقاشات مع الجهات المانحة الأخرى بخصوص المرحلة الثانية، ونحن متفائلون بأننا سنجمع التمويل اللازم لكلتا المرحلتين في الوقت المناسب.

بالنسبة للخطة التشغيلية، نواجه فجوة في التمويل بحوالي 20 مليون دولار، ونحن بحاجة إلى جمع هذا المبلغ في أقرب وقت ممكن. ما زال الوقت مناسباً لتنفيذ العملية، ولكن وبحلول أكتوبر/ تشرين الأول ونوفمبر/ تشرين الثاني، ستتسم البيئة اللازمة لتنفيذ العملية بتعقيدات أكثر، بسبب طبيعة الرياح والتيارات حيث ستزيد من فرص تحطم هذه السفينة القديمة والمتهالكة. حينها ستبلغ المخاطر ذروتها... وهذا هو سبب مناشدتنا الجميع لمساعدتنا على تجاوز هذه النقطة للحصول على 80 مليون دولار لازمة لتنفيذ المرحلة الأولى. يمكننا القول بأن مبلغ 20 مليون دولار ليس كبيراً حقاً بالنظر إلى الخسائر الإجمالية التي ستحدثها هذه الكارثة إذا حدث بالفعل تسرب نفطي. التقديرات التي تلقيناها بشأن تنظيف التسرب وحده تصل إلى 20 مليار دولار أمريكي.

كما سترتب على تعطل خطوط الشحن الدولي تكلفة كبيرة، حيث سيؤدي أي تسرب نفطي إلى خسائر ضخمة في هذا القطاع بشكل يومي...سيكون للتسرب بالتأكيد تأثير كبير على النظم الإيكولوجية. فالبحر الأحمر يشتهر ببيئته النقية،

والتي لن تبقَ كذلك بعد حدوث مثل هذا التسرب. كما يمكن أن يؤثر التسرب النفطي المحتمل على الشعاب المرجانية وأشجار المانجروف في البحر الأحمر، وقد يستغرق الأمر ما يصل إلى 25 عامًا لتجدد مخزون مصايد الأسماك. وأي دولة مطلة على البحر الأحمر يمكن أن تطالها آثار التسرب النفطي اعتمادًا على التيارات والرياح في وقت حدوث التسرب النفطي، والتي ستحدد الدول الأكثر تأثرًا، لكن هذا لا يعني أن جميع البلدان غير معرضة للخطر في الوقت الراهن. كما ستتأثر السياحة على البحر الأحمر، وستتأثر محطات تحلية المياه. لن يؤثر التسرب على سواحل شبه الجزيرة العربية المطلة على البحر الأحمر فحسب، بل أيضًا على الساحل الأفريقي. بطبيعة الحال، سيكون اليمن، الذي يشهد صراعًا حاليًا، الأكثر تضررًا، حيث ستدمر أوساط الصيادين مع احتمال القضاء على ما يصل إلى 200 ألف وظيفة بين عشية وضحاها، فهذه الحرفة يستفيد منها أكثر من مليوني شخص، بشكل مباشر أو غير مباشر. وستتعرض أسر بأكملها للملوثات، وسيضطر ملايين الأشخاص إلى استنشاق المزيد من الهواء الملوث.

كما سيُغلق ميناء الحديدة والصليف وهما البوابتان اللتان تزودان غالبية اليمنيين بالمواد الغذائية، سواء كانت تجارية أو إنسانية، وكذلك بالوقود والسلع الأخرى المنقذة للحياة. حتى في ظل الظروف الحالية والموانئ مفتوحة، يبحث 17 مليون يمني بالفعل عن مصدر وجبتهم التالية. هناك الكثير على المحك للسماح بحدوث هذا الأمر. في الوقت الذي أصبحنا فيه قاب قوسين أو أدنى من البدء بالعملية، كل ما نحتاج إليه فقط هو سد هذه الفجوة التمويلية. وكما ذكرت سابقًا، نحن بحاجة إلى حوالي 144 مليون دولار لتنفيذ العملية بأكملها. نحتاج إلى 80 مليون دولار للبدء بالعملية الطارئة، وبعد ذلك سنعمل على إيجاد خزان بديل على المدى الطويل... كل يوم يمر هو يوم آخر نخاطر فيه بإمكانية هلاك هذه السفينة ووقوع الكارثة التي أصفها. نحن بحاجة إلى اتخاذ تدابير للحيلولة دون ذلك. كما ذكرت أنفًا، ستتضاعف احتمالات حدوث ذلك مع دخولنا في أشهر أكتوبر/ تشرين الأول ونوفمبر/ تشرين الثاني وديسمبر/ كانون الأول. لذلك، فالوقت ليس في صالحنا. ولهذا السبب أعلن اليوم عن حملة لجمع التبرعات عبر وسائل التواصل الاجتماعي لمساعدتنا على سد الفجوة في التمويل. نحن نطلب من الجماهير حول العالم وليس فقط الدول الأعضاء، جمع التمويل لسد ريع الفجوة المتبقية.

ذلك يساوي 5 ملايين دولار لهذه العملية الطارئة. كل دولار يُقدم في هذه العملية سيكون بمثابة رسالة إلى جميع الدول الأعضاء الأخرى والشركات والمؤسسات الخاصة التي لم تساهم بعد أو يمكنها المساهمة، بأنه يتعين على كل منها أيضًا التحرك الآن قبل فوات الأوان. ستُطلق الحملة على موقع الأمم المتحدة الإلكتروني تحت العنوان التالي [UN.org/stopRedSeaSpill](http://UN.org/stopRedSeaSpill). وسيتم استضافتها على موقع الأمم المتحدة على شبكة الإنترنت، وسيكون الوصول إليها متاحًا كذلك عبر مؤسسة الأمم المتحدة (UN Foundation) حيث يستضيف الموقع صفحة لجمع التبرعات.

**أوسبيرغ:** كنا نتابع هذه المسألة في مركز صنعاء منذ فترة، ومن بين الأمور التي فاقمت الوضع المتعلق بخزان صافر هو أنه جرى استخدامه كورقة مساومة سياسية بين الأطراف، تحت ذرائع الخلافات بشأن من له الحق في امتلاك النفط وأين سيُباع. كانت هناك محاولات سابقة لإجراء تقييم لوضع السفينة واتفاق من حيث المبدأ بين الحوثيين والأمم المتحدة، لكن ما لبث وأن تم التراجع عن ذلك في اللحظة الأخيرة. ما الذي تغير؟ كيف باتت تلوح إمكانية لمعالجة هذه المشكلة الآن؟

**غريسلي:** حسناً، أولاً وقبل كل شيء، أعتقد أن اعترافًا هنا في صنعاء بأن هذه السفينة باتت متهالكة. والأهم من ذلك، هم يفهمون أنه لا يمكن إصلاحها. وأعتقد أن تعليق المسألة في الماضي كان بسبب ما إذا كان يمكن إصلاح هذه السفينة أم لا. في الواقع لا يمكن إصلاحها، كونها متهالكة للغاية وهي ليست حتى من التصاميم الحديثة. فقد بُنيت عام 1976 وبالتالي تعد سفينة قديمة جدًا، أحادية الهيكل، ولم تعد مناسبة بعد الآن لهذا الغرض. بات هذا الأمر مفهومًا هنا في صنعاء، وكذلك في عدن؛ أظن أن ذلك شكل خطوة مهمة للدفع بالأمور قُدماً. ثانيًا، سمعنا مرارًا وتكرارًا في صنعاء أنه كجزء من الحل، يتعين إيجاد خزان بديل، وليس صيانة الخزان الحالي. بمعنى أنه ينبغي أن تكون مسألة استبدال الخزان الحالي بخزان بديل جزءًا من البرنامج الشامل.

لذلك قمنا بتضمين ذلك في خطة الأمم المتحدة التشغيلية التي شاركناها. وكما تعلمون، فقد وقعنا مذكرة تفاهم قائمة على هذا النهج، تتكون من المرحلتين اللتين تحدثت عنهما آنفًا، ويبدو أن ذلك يحظى بدعم سياسي جيد جدًا هنا في صنعاء. كما أن النقاشات التي أجريناها مع الحكومة اليمنية بشأن هذه القضية تحظى بنفس القدر من الأهمية. فهم يريدون حقًا أن ننجح في الخطة. لقد تحدثنا إلى دول في المنطقة... ولمسنا منهم ذات الشيء، إذا كنت تستطيع القيام بهذا الأمر، فم به، لأن التقاعس عن ذلك يمكن أن ينتج عنه عواقب سلبية على كل منا. لذلك أعتقد أن مفتاح الإجابة على سؤالك هو فهم أنه لا يمكن إصلاح السفينة وأنه ينبغي استبدال الخزان بآخر. وعملنا على إدراج ذلك كجزء من حزمة التمويل، وهذا ساعدنا في إحراز تقدم حول هذه النقاشات.

**أوسبيرغ:** من بين الأمور التي علمنا بها والتي كانت تعيق إحراز أي تقدم بهذا الشأن هي مسألة تتعلق بالجهة التي ستستلم العائد من مبيعات النفط؟ لمن ستؤول عائدات النفط عند بيعه؟ كيف تم التعامل مع ذلك في النقاشات الحالية؟ وما هي القيمة المقدرة للنفط الموجود على متن خزان النفط العائم "صافر" وما الذي قد يحدث له؟

**غريسلي:** أظن أنه نفط ذو جودة ممتازة. ليس لدينا فكرة عن جودته الحالية بعد مرور سنوات عدة من تخزينه هناك. لذا يطرح هذا الأمر علامة استفهام. إلا أن الكمية تبلغ 1.1 مليون برميل ويمكنك أن تحسب هذه الكمية وفقاً للأسعار الحالية. كما تعلمون، سيُباع نظير مبلغ كبير من المال، لذلك فهو ذو قيمة كبيرة، وستعرف المزيد من التفاصيل عند البدء بتنفيذ هذه العملية بناءً على الجودة الفعلية بعد إجراء اختبارات شاملة عليه. كما أن مسألة ملكية النفط معقدة بعض الشيء فالعديد من الأطراف كما تعلمون تدعي ملكيته. لذا فإن الأسلوب الذي نتعامل من خلاله الآن مع المسألة تركز على عدم إثارة هذه المشكلة. لذلك، لن يُباع النفط، بل سيوضع ببساطة في سفينة أخرى آمنة تحظى بصيانة ومصممة وفق التصميمات الحديثة لحماية النفط من التسرب في البحر. وهذا سيكسبنا الوقت على مدى أشهر. من يدري كم من الوقت قد نستغرق لمناقشة ما يجدر القيام به في حال إمكانية بيع النفط. لذا فإن أول خطوة ينبغي اتخاذها هو نقل النفط إلى ناقلة آمنة ثم التفكير بشأن التفاصيل الأخرى المتعلقة ببيعه وإلى من ستؤول العائدات. وستكون هذه مسألة سياسية معقدة من جملة أمور أخرى.

**أوسبيرغ:** شكراً لك. سأفتح المجال الآن لطرح الأسئلة من المشاركين.

## أسئلة وأجوبة مع المشاركين

هل من الممكن البدء بالعمل قبل حصولكم على كامل مبلغ 80 مليون دولار؟ والشق الثاني من السؤال هو، هل سيكون الوقت متأخراً جداً لذلك؟ متى سيكون قد فات الأوان للقيام بهذا العمل في حال تعذر البدء بالعمل قبل الحصول على مبلغ الـ80 مليون دولار؟ وأخيراً ما كان مستوى المساهمات الأخرى -بخلاف مساهمة السعودية التي قدمت مؤخراً 10 مليون دولار- من جميع الدول الساحلية الأخرى المطلّة على البحر الأحمر، والتي تقع في خطر محقق في حال حدوث الكارثة؟

**غريسلي:** من الصعب جداً البدء دون الحصول على المبلغ بالكامل. نحن لا نحتاج إلى المبلغ الكامل لتنفيذ أعمال الإنقاذ الأولية، فهذا سيتطلب ما يقرب من نصف المبلغ الذي نتحدث عنه، والذي سيكون لتأمين السفينة وجعلها آمنة للبدء بعملية نقل النفط منها وما إلى ذلك. وهذا هو الجزء الأكثر تعقيداً من الناحية الفنية. لكن ما لم يكن لديك سفينة أخرى لنقل النفط إليها، وهي المرحلة الثانية من العملية، وما لم يكن لديك تمويل كافٍ لشراؤها أو استئجارها (في الوقت الراهن، نقوم ببحث مسألة استئجار سفينة لتخزين النفط فقط فيها بشكل آمن وصحيح)، إذن أنت تفتقر لحلول كاملة حتى فيما يتعلق بالجزء الطارئ من العملية. لذا في نهاية المطاف، ربما يمكننا استكمال تنفيذ الخطة بمبلغ 78 مليون دولار، أو حتى مبلغ 77 مليون دولار. لكن برأيي، يتعيّن علينا الالتزام بهدفنا البالغ 80 مليون دولار لضمان قدرتنا على إنجاز العملية بكاملها. لا أريد أن نبدأ عملية لا يمكننا إنهاؤها بنجاح والوصول إلى خط النهاية، لأن ذلك من شأنه أن يهدم ثقة الجميع فينا إذا بدأنا العمل ولم نتمكن من إيجاد خزان بديل لنقل النفط إليه، لذا لا يمكننا اتباع هذا المسار، حيث ستزداد التكلفة الإجمالية إذا قمنا ببعض هذه الأعمال مرتين. لهذا السبب نحن نصرّ حقاً على الحصول على 80 مليون دولار في هذه المرحلة الراهنة. متى سيكون الأوان قد فات؟...بمجرد حدوث التسرب، يكون قد فات الأوان. الأمر بهذه البساطة. ما أحاول قوله هو أن فترة الصيف كانت ستكون فترة جيدة للقيام بهذا العمل حيث يتدنّى احتمال تحطم الناقل، لكن مع دخولنا الأشهر الأخيرة من العام، أي أكتوبر/ تشرين الأول ونوفمبر/ تشرين الثاني وديسمبر/ كانون الأول، ستزداد مخاطر التغييرات الجوية والضغط على خزان النفط العائم...لذلك سنبدأ حين نحصل على التمويل الكامل. إذا أصبح الأمر أكثر تعقيداً، فسنبداً لأننا مضطرون لذلك، إلا أننا نجازف كل يوم مع تأخر تنفيذ العملية.

فيما يتعلق بمساهمة الدول المطلّة على طول ساحل البحر الأحمر، اقتصرتم المساهمة -كما أعلم- على السعودية فقط حتى الآن في المنطقة. قدمت دولة قطر مبلغاً من المال أيضاً، حيث تعهدت بمليوني دولار أمريكي. تلقينا عروفاً بتقديم الدعم الفني من دول مثل مصر، مثلاً عبر هيئة قناة السويس، وهي جميعها موضع تقدير. العديد من البلدان المطلّة على البحر الأحمر لا تملك قدرًا كبيراً من الموارد، مع الأخذ بالاعتبار دولاً مثل الصومال وجيبوتي وإريتريا وحتى السودان. لذا برأيي يتعيّن علينا اتباع نهج أوسع نطاقاً على الصعيدين الإقليمي والعالمي إذا ما أردنا توفير الموارد اللازمة للقيام بذلك، وفي الإطار الزمني الذي نحتاج إليه.

هل جرى بالفعل شراء السفينة الجديدة؟ ومتى تتوقعون البدء بعملية نقل النفط إليها في حال حصولكم على التمويل الكامل؟

**غريسلي:** إذا حصلنا على التمويل الأساسي، فنحن بحاجة إلى القيام بأعمال تحضير تستغرق حوالي شهرين، أو الأخرى تسعة أسابيع، عبر شركة متخصصة بعمليات الإنقاذ وذلك لتهيئة خزان صافر العائم من أجل تنفيذ عملية نقل النفط منه. وحتى من تأريخ بدء العملية، نحتاج إلى تسعة أسابيع قبل أن نتمكن من البدء فعليًا في نقل النفط.

لم تنته بعد من شراء سفينة مؤقتة لنقل النفط إليها. لدينا عدد من الخيارات التي يمكننا المضي بها سريعًا، لذلك لا يُعد هذا الأمر عائقًا تشغيليًا يعوق تنفيذ المرحلة الأولى. أما بالنسبة للمرحلة الثانية، وهي إيجاد خزان بديل على المدى الطويل، نعتزم في الأسبوع الأول من شهر يوليو/ تموز جلب شركة إنقاذ إلى صنعاء لدراسة مختلف الخيارات المطروحة، وبحث المرحلة الثانية وكيفية تنفيذها على وجه التحديد. وسنقوم بالأمر ذاته في عدن حتى يُدرك الجميع الخيارات المطروحة لتنفيذ العملية، وبطريقة تناسب الجميع.

بالنسبة للتواصل مع الجهات الإقليمية الفاعلة، ما هي النقاشات التي أجريتموها مع دولة الإمارات بشأن الخطة؟ لا أعتقد أنهم تبرعوا بأموال فقد شكك سفيرهم لدى مجلس الأمن في صدق التزام الحوثيين بالاتفاق.

**غريسلي:** قمنا بالفعل بزيارة مشتركة، أنا وسفير هولندا في اليمن والمبعوث الأمريكي الخاص، للتحدث مع كبار المسؤولين في أبو ظبي. وقد حصلنا على ردود فعل إيجابية واهتمام من جانبهم، إلا أنهم عبروا عن بعض المخاوف بشأن الالتزام النهائي من جانب السلطات، وخاصة سلطات صنعاء. هذا سؤال شائع يُوجه إلينا دائمًا. لذلك يجب أن تستمر هذه النقاشات كونهم لم يقدموا مساهمة بعد.

أما بخصوص المخاوف المتعلقة بالتزام السلطات هنا في صنعاء، فقد أجريت نقاشات عديدة على مدى أشهر، كان آخرها اليوم، وخلصت جميعها بالتأكيد على دعم الخطة حسبما أكده رئيس المجلس السياسي الأعلى ووزارة الخارجية التابعة لسلطات الأمر الواقع هنا في صنعاء.

هل ستوضع الأموال الناتجة عن تخريد خزان صافر العائم في حساب ضمان بحيث يمكن دفع رواتب موظفي الحكومة منه؟ وهل سيفكك خزان صافر فور الانتهاء من نقل النفط المخزن فيه؟

**غريسلي:** تقضي الخطة الحالية للمرحلة الثانية بأن تُباع الناقله الحالية كخردة، وقد تباع بسعر جيد بالنظر إلى أسعار الحديد الصلب هذه الأيام. سيستخدم المبلغ الذي سنحصل عليه لتعويض تكاليف المرحلة الثانية. كانت النقاشات منصبة بشكل أكبر حول بيع النفط. وهذا ما تحدثنا عنه آنفًا، إلا أن مسألة كيفية التعامل مع بيع النفط لا تزال مفتوحة...أما بالنسبة للسفينة الحالية، سنُنظف جيدًا بحيث لا تهدد بحدوث أي نوع من التلوث على الإطلاق. هذه عملية مكلفة للغاية أيضًا.

هل بإمكانكم التحدث عن سبب لجوء الأمم المتحدة لخيار جمع التبرعات العامة بدلًا من التواصل مع القطاع الخاص لسد الفجوة في التمويل؟

**غريسلي:** حسنا، لم نقرر ذلك بعد. لقد قررنا التواصل مع جميع المانحين المحتملين، الدول الأعضاء في المقام الأول. نقوم حاليًا بالتواصل مع الشركات الخاصة، وقد شاركت مع المبعوث الأممي الخاص إلى اليمن في استضافة اجتماع مع -أظن 30- شركة متعددة الجنسيات في واشنطن منذ حوالي شهر لدعوة تلك الشركات للمساهمة. نتبع نهجًا متعدد الجوانب لهذه المسألة يشمل التواصل مع الدول الأعضاء والشركات الخاصة، فضلًا عن المؤسسات الخيرية. لم نبدأ العمل على هذه المصادر بعد باستثناء التوجه للحصول على الدعم العمومي، وكذلك مناشدة عامة الجماهير، وأعتقد أنه بمرور الوقت سنرى تدفق مزيد من التمويل من هذه المصادر المختلفة، حيث إننا نضع كافة المصادر في الاعتبار.

لماذا وافقت الأمم المتحدة على استبدال خزان النفط العائم "صافر"، إضافة إلى إنقاذ السفينة والنفط الموجود فيها؟ أليس هذا بمثابة دفع فدية للحوثيين؟

**غريسلي:** حسنا، هذه طريقة مثيرة للاهتمام لصياغة السؤال. كل ما سنقوم به هو استبدال خزان النفط الحالي. وهذا جُل ما نتحدث عنه حول الخيارات المختلفة المطروحة للقيام بهذا الأمر، وهذا ما أوصل النقاشات إلى هذه النتيجة الموقفة. لن أزيد على هذه الإجابة، لكننا بحاجة إلى إيجاد طريقة للدفع بالأمور قدمًا في هذا الشأن. هذه هي الطريقة الأنجع، وهي لا تمثل مشكلة سواءً في المنطقة أو بالنسبة للحكومة اليمنية. وطالما أن الأمر لا يسبب مشكلة فهو مفتاح تحقيق النجاح، وأعتقد أنها تكلفة بسيطة إلى حد ما سيتعين تكبدها لإيجاد طريقة للدفع بعجلة الأمور قدمًا.

هل بالإمكان اقتراض الأموال على أساس عائدات البيع مستقبلاً، وهل يحول النزاع بشأن ملكية النفط دون ذلك؟ وهل ساهمت أي شركات خاصة أو مؤسسات خيرية؟

**غريسلي:** إجابة على الشق الثاني من السؤال، لم تساهم أي شركات خاصة أو مؤسسات خيرية بعد، رغم أننا متفائلون بأن ذلك قد يتغير. نحن مستمرين في التواصل معهم. أما ما يتعلق بالملكية فالأمر واضح منطقيًا، لكن هناك فرق بين الملكية والسيطرة وهذا جزء من المعضلة التي نواجهها في هذا الشأن. بالنظر إلى المخاطر المختلفة التي تنطوي عليها ملكية النفط وأي احتمال لبيعه في هذه المرحلة، من المستبعد جدًا برأيي أن تتمكن من اقتراض الأموال على أساس مبيعات النفط مستقبلاً بأي طريقة آمنة باستثناء الحصول على خصم كبير للغاية على الفوائد، وهو ما لا أعتقد أنه يصب في مصلحة الشعب اليمني بأي شكل من الأشكال. ولذلك لم ننظر في هذا الخيار.

أحد الأشياء التي سمعتها هو المخاوف التي تبديها الشركات من أن المنطقة المحيطة بخزان النفط العائم صافر مزروعة بالألغام البحرية أو أن هناك مخاطر أمنية ومادية أخرى تنطوي على العملية. هل بإمكانك توضيح ذلك وكيف يجري التعامل مع هذا الأمر؟

**غريسلي:** لدينا برنامج مهم لمكافحة الألغام في اليمن، يضم خبراء لهم باع طويل في ذلك المجال، وتقييمهم لهذا التهديد يشير إلى إمكانية التحكم فيه. لذلك لا يُصنف هذا الأمر عقبة بالنسبة لنا، فقط يتطلب القيام بعمل دقيق لتجنب المخاطر. ومن خلال عملنا مع شركة سميت سالفيدج الهولندية (وهي شركة إنقاذ) حول هذه المسألة، أشرت الشركة تقييماتها الداخلية الخاصة لهذه الأنواع من المخاطر، والجميع يشعر بالارتياح للمُضي قدمًا، بعد أخذ كل تلك المخاوف في الاعتبار. فهذا الأمر يُعد أحد التحديات التشغيلية، ولكنه لا يشكل تحديًا يصعب تجاوزه.

هل سبق لكم أن ناشدتم عامة الجماهير للحصول على التمويل؟

**غريسلي:** حسناً، نعم فعلنا. أعتقد أن أوكرانيا كانت أحدث الأمثلة على ذلك. في الواقع، نحن نتبع خطى مؤسسة الأمم المتحدة (UN Foundation) في هذا الصدد. لذلك لا أرى أن هذا الأمر مختلف عن غيره، لكنها كذلك ليست خطوة نقدم عليها كل يوم. لذا أفهم سبب طرح السؤال، لكن لا، إنها ليست المرة الأولى.

وحدها الولايات المتحدة من قدمت التمويل في الوقت الراهن بينما لم تقدم كندا أي تمويل. إلى أي مدى كان مخيبًا للأمال رؤية تلك البلدان لتقديم الدعم لهذا المشروع إلى الدرجة التي تهدد بعدم البدء فيه بالقرب العاجل؟

**غريسلي:** حسناً، لن أسميها خيبة أمل. فالمسألة ليست شخصية، بل تتعلق بخطر محدد. وفي كل يوم يمر دون الحصول على المساهمات المطلوبة، تزداد المخاطر. سيكون من المؤسف، كما قلت، ألا (إن لم) نحصل على المساهمات. نتطلع إلى مواصلة النقاشات مع كندا والدول الأعضاء الأخرى التي لم تتمكن بعد من تقديم مساهمات لهذا المشروع. دعوني أكون صريحًا معكم هنا، من غير المعتاد محاولة الحصول على مساهمات للحيلولة دون وقوع حادث من هذا النوع. فمن الأسهل بكثير بالنسبة لي القيام بجمع المال للاستجابة لكارثة ما بدلاً من القيام بجمع المال للحيلولة دون وقوع كارثة. فمعظم بنود الميزانيات الخاصة بمختلف الحكومات ليست مصممة للبرامج الاحترازية/ الوقائية بقدر ما هي مخصصة للاستجابة في حالات الطوارئ.

خلال عملية الإنقاذ المزمع القيام بها، ما هي المخاطر الواردة بأن تتسبب العملية نفسها بحدوث التسرب؟ وما الذي تخططون للقيام به للحيلولة دون حدوث ذلك؟

**غريسلي:** الغازات الحاملة التي عادة ما تمنع الانفجارات لم تعد موجودة؛ لأن النظام الذي يحافظ عليها لم يعد يعمل. لذا، فإن إحدى الخطوات الأولى التي سيجري اتخاذها هو تركيب نظام مؤقت على متن السفينة لإعادة إدخال الغازات الحاملة لجعل تلك الخزانات التي تحتوي على النفط مستقرة من هذه الناحية. هذا مجرد واحد من التدابير من بين جملة تدابير أخرى. سيكون هناك، بالطبع، حواجز عائمة لاحتواء التسرب النفطي حول السفينة في حالة حدوث أي نوع من التسرب أثناء عملية النقل. لكننا نتعامل مع شركة ذات خبرة استثنائية في هذا المجال، فهي نفس الشركة التي تعاملت مع المشكلة التي حدثت في قناة السويس...هم يعرفون جيدًا ما يفعلون، وأثاروا إعجابي الشديد حين تحدثت إليهم. هم يعون أنهم سيتعاملون مع غازات سامة، لذلك سيكون لديهم أجهزة التنفس للدخول إلى السفينة والقيام بالمهمة بشكل آمن. كما سيقومون بتأمين السفينة، من منظور السلامة التشغيلية، وكذلك تأمين السفينة من أجل نقل النفط منها بصورة آمنة. لدي ثقة كبيرة في المعلومات التي تلقيتها منهم حول كيفية تنفيذ ذلك، لا يمكن القول بأن الأمر يخلو من المخاطر في فهم سفينة قديمة ومتهاكة. إلا أن خطتنا المطروحة هي الخيار الأفضل لوقف التسرب.

سمعت عدة مرات أن الكويت ستتبرع بسفينة، إضافة لذلك، لدينا التبرع الذي قدمته كل من السعودية والولايات المتحدة بقيمة 10 ملايين دولار لكل منهما. وبالتالي تبلغ الأموال المجمعة، 60 مليون دولار بالإضافة إلى السفينة، ألا يكفي هذا لتنفيذ العملية؟ هل أنا مخطئ إن قلت إن لدي انطباع بأن الأمر لا يتعلق بالمال، بل بالسياسة، مما يحتم زيادة الضغط على كل من صنعاء وخصوصها لمنح الأمم المتحدة وشركة سميت سالفيدج مساحة أكبر للقيام بأعمالهم؟

**غريسلي:** حسناً، لم تلتق أي عرض من الكويت بتقديم سفينة. بالطبع سيساعدنا تلقي سفينة من أي دولة عضو أو شركة خاصة، على قطع شوط كبير في تحقيق ما نصبو إليه، شريطة أن تكون سفينة مناسبة. ستساعدنا السفينة على سد الفجوة التمويلية التي نواجهها. في الواقع، سوف تسد الفجوة في التمويل. لذا نحن لا نعارض على الإطلاق الحصول على مساهمة عينية. في حال حدثت معجزة في الغد وقدم طرف ما سفينة لنا لاستخدامها، سنكون سعداء جدًا للاستفادة منها إلى أقصى حد. إلا أن ذلك لم يحدث حتى الآن، فلم تتقدم الكويت، أو أي دولة عضو أو شركة أخرى، بعرض مثل هذا.

من أصل 80 مليون دولار أمريكي، ما هي تكاليف السفينة البديلة وأتعاب شركة الإنقاذ والرسوم التشغيلية الأخرى، ما هي تفاصيل التكلفة التشغيلية؟

**غريسلي:** أعتقد أن عملية الإنقاذ وحدها ستكلف حوالي 35 مليون دولار أمريكي. يظل هذا الرقم تقديريًا وليس نهائيًا. تُقدر تكلفة استئجار سفينة بنحو 13-14 مليون دولار، لكن كل هذا يخضع لتدابير الشراء، لذا لن أخوض في مزيد من التفاصيل حول التكلفة الفعلية. إلا أن هذه هي التقديرات التي وُضعت في الميزانية، يأتي بعد ذلك، بالطبع، النفقات المتعلقة بالأعمال التحضيرية الأخرى التي ينبغي تنفيذها، إلى جانب رسوم شركات التأمين وأشياء من هذا القبيل.

هل سبق أن قمت بشيء مماثل لهذا الأمر وعلى هذا النطاق، بمعنى هل سبق أن قمت بنقل هذا الكم الكبير من النفط من سفينة إلى أخرى تحت مثل هذه الظروف؟

**غريسلي:** لا أعرف. لن أتمكن من الإجابة على هذا السؤال. يمكننا استكشاف ذلك عند القيام به. في الواقع، أظن أن هذه العملية روتينية إلى حد ما. هي ليست بالأمر الجلل بالنسبة لشركة إنقاذ تتعامل مع عمليات معقدة للغاية. من الناحية الفنية، هذه ليست عملية معقدة. إذ أن التعقيد يكتنف الأمور السياسية والأمنية المحيطة بها، والحاجة إلى حشد الموارد التي جعلت الأمور تبدو صعبة. لكن بالنسبة لأولئك الذين يعرفون جيدًا ما يفعلونه، العملية ليست بهذه الصعوبة من الناحية الفنية.

أين سيكون الموقع المستقبلي للخزان النهائي البديل لخزان صافر العائم؟

**غريسلي:** حسناً، بكل صراحة يعتمد ذلك على الخيار الذي سيجري تحديده. إذا كان الخزان البديل خزانًا عائمًا آخر، بمعنى سفينة تخزين في عرض البحر، فستكون في نفس المكان. لكن توجد خيارات أخرى ننظر فيها ونستشارها مع السلطات المعنية. لذلك لا أريد أن أشرح بالتفصيل تلك الجوانب حتى نتاح لنا فرصة التحدث معهم حول الخيارات المتعددة المطروحة. كما أن السفينة المؤقتة سترسو في مكان قريب -ليس بجوار خزان صافر تمامًا، ولكن في نفس المنطقة -بما يضمن الحفاظ على النفط في منطقة آمنة.

هل وافقت حكومة صنعاء على سحب أي حراسة مسلحة لهذه العملية؟ وهل يجب أن ينسحب التحالف إلى حد ما من أجل حمل حكومة صنعاء على القيام بذلك؟

**غريسلي:** فيما يتعلق بالتمركز العسكري، لا يبدو أن هذا الأمر يمثل مشكلة في الوقت الراهن. وبطبيعة الحال، سنعمل عن كثب مع جميع أطراف الصراع للتأكد من فض كافة الخلافات حول هذه العملية برمتها، حتى لا تظهر مشاكل بهذا الشأن. نأمل أن تستمر الهدنة، إلا أن هذه ليست مشكلة كبيرة بحد ذاتها. ففي حال لم يجر تمديد الهدنة، سنقوم بطبيعة الحال بالمطلوب لفض الخلافات. وأنا واثق تمامًا من أن جميع الأطراف المعنية تريد لهذا الأمر أن يحدث، لذلك لا يُعد هذا الأمر مصدرًا للقلق بالنسبة لنا. سنعمل مع السلطات المحلية. ولدينا مسؤولو اتصال يعملون على تنسيق كل هذه الشؤون. لذلك سنتجاوز أي من هذه المشاكل المحلية الصغيرة. أعتقد أننا رمينا الماضي وراءنا ونركز فقط على إنجاز هذه العملية.

هل يمكنكم التحدث بمزيد من التفاصيل حول العواقب الإنسانية على الأرض في اليمن حال حدوث تسرب نفطي؟

**غريسلي:** سيؤثر التسرب النفطي على كل شيء. سيؤثر على مصائد الأسماك، وسبل العيش، والقدرة على الوصول إلى الميناء، وإيصال الأغذية إلى سكان البلاد. وسيؤثر على خطوط الشحن الدولي لأنه قد يتسبب في إعاقة مرور السفن، وسيؤثر على السياحة والإيرادات المتأتية عنها. كما سيؤثر على نقاء البيئة البحرية، ويمكن أن يؤثر على المخزونات السمكية لمدة 25 عامًا في المناطق التي ستتأثر في نهاية المطاف. كما تعلمون، سنحتاج إلى إنفاق مبلغ 20 مليار دولار أمريكي لتنظيف التسرب. إليك ما أقوله للعديد من البلدان التي أتواصل معها في هذا الشأن: "يمكنكم فعل أي شيء مسبقًا لمنع حدوث التسرب، لأنكم إن تقاعستم، وحدث التسرب فستضطرون إلى دفع الأموال التي خصصتموها لليمن



لمجالات التنمية والإغاثة الإنسانية وستضطرون لتحويل كل هذه الأموال لتنظيف التسرب". أجريت نقاشًا مثيرًا في هذا الصدد في قطر، مع مدير مؤسسة قطر للتنمية، الذي تفهم ذلك على الفور وقال لي: "إن لم نتحرك، فسوف أضطر إلى إنفاق أموال أكثر مما كنت أنوي إنفاقه لمساعدة اليمن". برأيي ستكون هذه أكبر كارثة إنسانية، أي تحويل الأموال المخصصة للمساعدات لتنظيف الفوضى الناجمة عن التسرب النفطي.

قبل الحرب، كان النفط يتدفق من حقول مأرب على طول الطريق إلى خزان النفط العائم صافر، حيث يجري تفريغه. قطع الحوثيون خط الأنابيب، بالتالي هل ستشمل خطة توفير الخزان النفطي البديل إعادة توصيل أنبوب إلى الأنابيب الموجودة على الأرض؟

**غريسلي:** حسناً، التفاصيل التي اتفقنا عليها موجودة في مذكرة التفاهم وهي أيضًا متاحة علنًا. ما اتفقنا عليه آنذاك هو استبدال السفينة، وهناك جملة من الخيارات المختلفة التي يمكن الأخذ بها والتي قد تكون أكثر إثارة للاهتمام. سأكون في وضع أفضل للإجابة على هذا السؤال في شهر يوليو/تموز حين نجري تلك النقاشات المزمعة. لذلك لا أريد استباق نتائج تلك النقاشات في الوقت الراهن.

